

## **Marginales mais émancipées, les femmes au service des transatlantiques dans les années 1930**

Il est rarement question des femmes dans la marine marchande. Récemment encore, elles ne représentaient qu'une toute [petite partie des effectifs navigants](#). Sur les paquebots toutefois, la main d'œuvre féminine se développe dès le XIX<sup>e</sup> siècle, d'abord comme une nécessité sociale pour encadrer les migrantes, puis comme une exigence commerciale pour attirer et rassurer la clientèle aisée. L'historiographie britannique a ouvert [de riches perspectives](#) dans le domaine, mais le point de vue français sur le rôle et la place des navigantes reste à découvrir.

Au cours de l'entre-deux-guerres, les transgressions de genre sont rares de la part des femmes dans l'univers maritime. Elles occupent des emplois de service qui leur sont traditionnellement réservés à terre. Leur situation n'en est pas moins originale : elles doivent s'adapter à un monde maritime confiné, régi et codé par des hommes ; indispensables au service commercial de la compagnie, elles sont recrutées avec difficulté pour la variété et la complémentarité de leurs compétences ; de retour à terre, leur statut social est changé par cette expérience professionnelle. Ces parcours ont pu être reconstitués grâce à des archives des années 1930.

Au Havre, l'établissement public [French Lines & Compagnies](#) conserve plus de 30 000 objets et cinq kilomètres linéaires d'archives. Un fonds unique en Europe pour l'histoire des compagnies maritimes de 1851 aux années 1990. En 2019, j'étais en mission pour sonder les documents non-classés du site, l'équivalent de plus de 10 000 boîtes d'archives qui dorment encore sur les rayonnages sans que leur contenu ne soit identifié. Avec cet accès privilégié, j'ai pu entreprendre quelques dépouillements exploratoires sur des thèmes encore peu pratiqués, en particulier en histoire sociale.

Les dossiers du personnels navigants représentent une manne précieuse et j'envisageais de travailler sur les marins de la ligne d'Extrême-Orient. Ces cartons contiennent des chemises de 10 à 100 pages, retraçant des carrières parfois longues et mouvementées. Mais c'est une absence qui m'a intrigué : pas une femme ! En cherchant dans la base de données de l'établissement, seulement deux cartons évoquaient des présences féminines. Deux maigres boîtes, contenant 214 fiches individuelles. Ces documents étaient physiquement séparés des autres personnels et seule une page récapitulative a été conservée pour chaque employée. Cette indigence documentaire m'a convaincu de creuser un peu plus ce sujet. En partant des hommes sur les mers d'Asie orientale, je suis donc arrivé aux femmes au service des paquebots transatlantiques... Un grand écart qui représente, en soi, une émotion pour le chercheur.

La compilation des informations contenues dans ces fiches, de l'état civil aux états de service en passant par les commentaires des contremaîtres, ont permis de constituer une base de données instructive. Les employées au service de la Compagnie Générale Transatlantique (CGT) sont avant tout femmes de chambre (70 %), puis blanchisseuses (12 %), infirmières (8 %) et nourrices (6 %). Elles travaillent loin des espaces publics des navires et dans l'intimité des passagers, et vivent à l'écart des personnels masculins. Les 4 % restantes sont vendeuses ou manucures, les seules à disposer d'un accès direct aux communs.

Ces femmes sont globalement célibataires et expérimentées ; 76 % d'entre elles sont veuves, divorcées ou n'ont jamais été mariées au moment de leur premier engagement, alors que celui-ci intervient à un âge relativement mûr (34 ans en moyenne). Contrairement aux lignes britanniques, les veuves sont bien moins nombreuses, au profit des divorcées (inexistantes sur les navires d'outre-manche) et des célibataires endurcies. Ce recrutement ébauche un profil particulier et donne une idée du tempérament affranchi de ces employées. C'est aussi un confort pour l'employeur, car le mariage est source d'instabilité. Les épouses ont des carrières plus courtes et il n'est pas rare que l'autorisation de travailler soit retirée par le mari.

Par-delà ces considérations, c'est une autre découverte qui m'a ému. Alors que j'interrogeai des forums de collectionneurs sur les réseaux sociaux pour obtenir des documents au sujet de ces femmes, un ami m'a confié une photographie anonyme de 1936. Depuis la poupe du paquebot *Normandie*, New York s'éloigne sous le regard des passagers de première classe. Dans le coin inférieur droit de ce cliché, une femme de chambre est accoudée au bastingage et contemple la scène. Ces employées issues de milieux modestes pouvaient donc accéder à l'un des plus impressionnants spectacles du monde contemporain.

Ce constat a des implications importantes : il interroge les motivations profondes de ces femmes qui occupent un emploi exigeant loin de chez elles, mais aussi le statut que leur confère ce travail une fois de retour à terre. L'aspect financier n'est pas déterminant. Les femmes de chambre ou les infirmières ne semblent guère mieux payées en mer. Seule la petite élite qui côtoie les premières classes des plus prestigieux paquebots peut espérer tripler ses émoluments grâce aux généreux pourboires américains.

Les fiches individuelles dessinent les vies passées de ces femmes : Odette Blomme a passé deux ans comme serveuse à Londres, Marthe Dufour est impaludée suite à un passage sous les tropiques, Juliette Heininot a vécu deux ans aux États-Unis et quinze ans en Amérique du Sud, Marceline Hue sept ans aux États-Unis et a « beaucoup voyagé », Céline Lemarchand 26 ans en Amérique, Ernestine Mathieu 17 ans au Canada, et ainsi de suite, dans une grande variété d'expériences et de durées. Même sans de lointaines expériences, ces navigantes sont habituées à se déplacer en France. Le lieu de naissance, de domicile et de l'emploi précédent sont fréquemment différents. Sans nécessairement calquer l'image de la *New Woman* des années 1920, il est probable que la volonté de fuir, la curiosité pour l'étranger, l'appel de l'aventure et le désir d'émancipation soient de puissants moteurs.

Ceci étant dit, les compagnies maritimes restent des lieux d'emprise masculine et ne sont pas des structures qui favorisent le changement de la condition féminine. Les paquebots accueillent des femmes qui vivent en dehors de la norme de leur époque, offrant ainsi un espace professionnel à leur mesure. Les possibilités d'évolution de carrière sont néanmoins minces, voire inexistantes. Le travail est soumis à des cadences harassantes, sous l'étroite surveillance de chefs de service – toujours des hommes contrairement aux lignes britanniques – qui imposent une discipline militaire. L'intempérance n'est pas tolérée et toute forme de socialisation est suspecte. La sexualité est un enjeu discret mais fréquent. Lorsqu'Eugénie Fiquet est mise à l'index pour son comportement inapproprié avec un passager, son chef demande à ce qu'elle soit remplacée par une « ancienne autant que

possible ». À travers la syntaxe et des terminologies rudes, les femmes sont systématiquement responsables des tentations, toujours initiatrices des relations.

La CGT doit pourtant composer avec précaution. Ces employées sont rares, d'autant plus que la compagnie française exige qu'elles parlent anglais *a minima*, soient élégantes dans le service et puissent être polyvalentes. Des compétences qui ne sont pas nécessairement mieux rémunérées qu'ailleurs. Outre le goût du voyage, il reste le prestige du statut comme motivation. Certaines femmes de chambre demandent spécifiquement tel ou tel paquebot ou classe car ces affectations, dans un port comme Le Havre, influent sur les représentations sociales. La plus belle émotion de la découverte repose ici : parvenir, sans préméditation ni intention initiale, à exhumer ces tranches de vie marginales, obliées dans un univers maritime masculin, et comprendre les raisons et les choix de ces femmes.

<https://steamer.hypotheses.org/1340>

<https://theconversation.com/marginales-mais-emancipees-les-femmes-au-service-des-transatlantiques-dans-les-annees-1930-165687>

Auteur

## **Marginal but emancipated, women working on transatlantic ships in the 1930s**

Women are rarely mentioned in the merchant navy. Until recently, they represented only a [very small part of the seafaring workforce](#). On liners, however, female labour developed from the nineteenth century onwards, first as a social necessity to manage migrant women, then as a commercial requirement to attract and reassure wealthy customers. British historiography has opened up [rich perspectives](#) in this area, but the French standpoint on the role and place of women sailors remains to be discovered.

During the inter-war period, gender transgressions by women in the maritime world were rare. They held service jobs that were traditionally reserved for them on land. Their situation was nonetheless original: they had to adapt to a confined maritime world, governed and coded by men; indispensable to the company's commercial service, they were recruited with difficulty for the variety and complementarity of their skills; back on land, their social status was changed by this professional experience. It was possible to reconstruct these careers thanks to archives from the 1930s.

### **Two boxes... out of ten thousand**

In Le Havre, the public institution [French Lines & Compagnies](#) holds more than 30,000 items and five linear kilometres of archives. A unique collection in Europe for the history of shipping companies from 1851 to the 1990s.

In 2019, I was on a mission to survey the site's unclassified documents, the equivalent of more than 10,000 boxes of archives that still lie dormant on the shelves without their contents being identified. With this privileged access, I was able to undertake some exploratory searches on themes that are still little practised, particularly in social history.

The files of seafaring personnel represent a precious manna and I was planning to work on the sailors of the Far East line. These boxes contain folders of 10 to 100 pages, tracing sometimes long and eventful careers. But it was an absence that intrigued me!

Searching the institution's database, only two boxes mentioned female presences. Two meagre boxes, containing 214 individual records. These were physically separated from other staff and only a summary page was kept for each female employee. This paucity of documentation convinced me to dig a little deeper into this subject. Starting with the men on the East Asian seas, I arrived at the women in the service of the transatlantic liners... A big gap which represents, in itself, an emotion for the researcher. For the past three years, my work has explored social interactions within the merchant navy, and the presence of female personnel was already among the questions, but I am delighted that it has imposed itself as an essential cog in this maritime sociohistory under construction.

### **Who were these women?**

The compilation of the information contained in these cards, from marital status to service records to foremen's comments, has produced an informative database. Female employees of the Compagnie Générale Transatlantique (CGT) were primarily chambermaids (70%),

followed by laundresses (12%), nurses (8%) and nannies (6%). They work far from the public areas of the ships and in the privacy of the passengers, and live apart from the male staff. The remaining 4% are saleswomen or manicurists, the only ones with direct access to the common areas.

These women were generally single and experienced; 76% of them were widowed, divorced or had never been married at the time of their first engagement, although this occurred at a relatively mature age (34 years on average). Unlike the British lines, there were far fewer widows, and more divorced women (non-existent on the other side of the Channel) and hardened bachelors. This recruitment gives a particular profile and an idea of the liberated temperament of these employees. It was also a comfort for the employer, as marriage was a source of instability. Wives had shorter careers and it was not uncommon for permission to work to be withdrawn by the husband.

### **The call of adventure**

Beyond these considerations, it was another discovery that moved me. While I was asking collectors' forums on social networks for documents about these women, a friend gave me an anonymous photograph from 1936. From the stern of the liner *Normandie*, New York fades away as the first-class passengers look on. In the lower right-hand corner of this shot, a chambermaid is leaning against the rail and contemplating the scene. These employees from modest backgrounds could thus access one of the most impressive spectacles in the contemporary world.

This has important implications: it raises questions about the motivations of women who worked in demanding jobs far from home, but also about the status it gave them once they return to shore. The financial aspect is not the determining factor. The maids and nurses were better paid at sea, but only the small elite who rubbed shoulders with the first classes of the most prestigious liners could hope to triple their emoluments thanks to generous American tips.

The individual cards show the past lives of these women: Odette Blomme spent two years as a waitress in London, Marthe Dufour is malaria-free after a stint in the tropics, Juliette Heininot lived two years in the United States and fifteen years in South America, Marceline Hue seven years in the United States and "travelled a lot", Céline Lemarchand 26 years in America, Ernestine Mathieu 17 years in Canada, and so on, in a wide variety of experiences and durations.

Even without distant experience, these women were used to moving around France. The place of birth, residence and previous employment are frequently different. Without necessarily copying the image of the *New Woman* of the 1920s, it is likely that the desire to escape, curiosity about foreign countries, the call of adventure and the desire for emancipation were powerful driving forces.

### **Marginal lives**

Shipping companies remain places of male domination and are not structures that promote change in the status of women. The liners employed women who lived outside the norms of

their time, thus providing a professional space for them. However, there were few, if any, opportunities for career development. The work was subject to exhausting rhythms, under the close supervision of heads of department – always men, unlike the British lines – who imposed military discipline. Intemperance was not tolerated and any form of socialisation was suspect. Sexuality was a discreet but frequent issue. When Eugenie Fiquet is blacklisted for inappropriate behaviour with a passenger, her boss requested that she be replaced by an “old one as much as possible”. Through syntax and harsh terminology, women were systematically responsible for temptations, always initiating relationships.

The CGT had to handle this manpower with care, however. These employees were scarce, especially as the French company required them to speak English at least, to be elegant in service and to be able to be multi-taskers. Skills which were not necessarily better paid than elsewhere. Besides a taste for travel, the prestige of the status remained as a motivation. Some chambermaids specifically asked for a liner or a class, because the assignments, in a port like Le Havre, influence social representations.

The most beautiful emotion of the discovery lies here: to manage, without premeditation or initial intention, to exhume these marginal slices of life, obliterated in a masculine maritime universe, and to understand the reasons and the choices of these women.

<https://steamer.hypotheses.org/1375>